



Analisis Determinan Pendapatan *Driver* Grab di Kota Denpasar

Juwandi ^{1*}, Ni Luh Karmini ²

¹⁻² Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Udayana, Indonesia

Email: juwandijuan08@gmail.com ^{1*}, karmini@unud.ac.id ²

*Penulis Korespondensi: juwandijuan08@gmail.com ¹

Abstract: *Grab is a technology-based company that provides online transportation services through a pick-up and drop-off system, serving as a solution to the limitations of conventional motorcycle taxis that are bound by station locations and working hours. Based on a survey conducted by the Institute for Development of Economic and Finance (INDEF), 82.6% of Indonesians use Grab as their preferred online transportation service, compared to Gojek, which is only 57.3%. This study aims to determine the effect of on-bid activity, work experience, capital, and feature activation on the income of Grab two-wheeler drivers in Denpasar City, both simultaneously and partially. The research method used is multiple linear regression analysis with the assistance of the SPSS application. The results show that simultaneously, the variables on-bid activity, work experience, capital, and feature activation have a significant effect on the income of Grab two-wheeler drivers in Denpasar City. Partially, each of these variables also has a positive and significant effect on driver income. This means that higher on-bid activity, longer work experience, greater capital, and optimal use of application features contribute to higher income for Grab drivers. Users of Grab services are expected to provide objective appreciation to drivers by giving ratings according to the quality of service received.*

Keywords: *Active Bid Duration; Capital; Driver Income; Feature Activation; Grab*

Abstrak: Grab merupakan perusahaan teknologi yang menyediakan layanan transportasi online melalui sistem antar jemput, yang hadir sebagai solusi atas keterbatasan ojek konvensional yang terikat pada pangkalan dan jam kerja tertentu. Berdasarkan survei *Institute for Development of Economic and Finance (INDEF)*, sebanyak 82,6% masyarakat Indonesia menggunakan Grab sebagai sarana transportasi online, lebih tinggi dibandingkan Gojek yang hanya sebesar 57,3%. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh on bid, pengalaman kerja, modal, dan aktivasi fitur terhadap pendapatan driver Grab roda dua di Kota Denpasar, baik secara simultan maupun parsial. Metode penelitian yang digunakan adalah analisis regresi linier berganda dengan bantuan program SPSS. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara simultan, variabel on bid, pengalaman kerja, modal, dan aktivasi fitur berpengaruh signifikan terhadap pendapatan driver Grab roda dua di Kota Denpasar. Secara parsial, keempat variabel tersebut juga berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan driver. Artinya, semakin tinggi intensitas on bid, semakin lama pengalaman kerja, semakin besar modal, serta semakin optimal penggunaan fitur aplikasi, maka semakin tinggi pula pendapatan yang diperoleh driver Grab. Masyarakat sebagai pengguna layanan diharapkan dapat memberikan apresiasi yang objektif kepada driver melalui pemberian rating sesuai dengan kualitas layanan yang diterima.

Kata kunci: Aktivasi Fitur; Durasi Penawaran Aktif; Grab; Modal; Pendapatan Pengemudi.

1. PENDAHULUAN

Indonesia sedang memasuki era bonus demografi, di mana jumlah penduduk usia produktif meningkat signifikan dan didukung oleh perkembangan teknologi yang memperluas peluang kerja berbasis platform digital. Salah satu sektor yang berkembang pesat akibat transformasi ini adalah transportasi online, dengan Grab sebagai platform dominan yang menawarkan layanan multifungsi serta membuka peluang kerja fleksibel bagi masyarakat dari berbagai latar belakang. Kehadiran Grab tidak hanya memudahkan mobilitas urban, tetapi juga

Naskah Masuk: 21 Oktober 2025; Revisi: 15 November 2025; Diterima: 07 Desember 2025; Tersedia: 09 Desember 2025.

berperan dalam penyerapan tenaga kerja melalui sistem kemitraan yang memungkinkan driver menentukan jam kerja sendiri, meskipun mereka tetap berada dalam kategori pekerja informal tanpa perlindungan layaknya sektor formal. Dengan dinamika tersebut, kajian mengenai peran Grab dalam struktur pasar tenaga kerja, fleksibilitas jam kerja, serta dampaknya terhadap kondisi ekonomi pengemudi menjadi penting untuk memahami kontribusinya dalam pembangunan ekonomi Indonesia di tengah bonus demografi.

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik, permintaan jenis kendaraan bermotor meningkat dari tahun ke tahun. Jumlah kendaraan bermotor pada sepeda motor mencapai titik tertinggi sebesar 4,62 dibandingkan yang lainnya. Mobil penumpang, mobil barang dan bus mencapai angka 4,12 persen; 3,94 persen; 2,72 persen per-tahun. Dalam hal ini, sepeda motor paling banyak yang digunakan masyarakat dengan nominal 81,78 persen. Diikuti dengan mobil penumpang dan mobil barang sebesar 11,2 persen dan 5,3 persen serta jenis kendaraan bermotor yang paling kecil adalah bis sebesar 1,27 persen (BPS, 2021). Masyarakat terbiasa dengan menggunakan sepeda motor sebagai transportasi sehari-hari dan sebagai sumber pendapatan mereka dibandingkan transportasi lainnya.

Tabel 1. Perkembangan Jenis Kendaraan Bermotor Tahun 2017-2021.

Jenis Kendaraan	2017	2018	2019	2020	2021
Mobil Penumpang	13.968.202	14.830.698	15.592.419	15.797.746	16.413.348
Bis	213.359	222.872	231.569	233.261	237.566
Mobil Barang	4.540.902	4.797.254	5.021.888	5.083.405	5.299.361
Sepeda Motor	100.200.245	106.657.952	112.771.136	115.023.039	120.042.298
Jumlah	118.922.708	126.508.776	133.617.012	136.137.451	141.992.573

Sumber: Badan Pusat Statistik 2022

Berdasarkan data yang diperoleh dari platform Google Play Store pada tahun 2025, aplikasi Grab menunjukkan dominasi dalam jumlah unduhan, yaitu sebanyak 14 juta kali, disertai dengan rating rata-rata sebesar 4,8 dari pengguna. Di sisi lain, aplikasi Gojek dan Maxim masing-masing mencatatkan jumlah unduhan sebanyak 6 juta kali. Meskipun memiliki jumlah unduhan yang sama, Maxim memperoleh rating tertinggi sebesar 4,9, sementara Gojek memperoleh rating 4,6. Data ini mengindikasikan bahwa meskipun Grab unggul dalam hal jangkauan pengguna, aplikasi Maxim mendapatkan tingkat kepuasan pengguna yang lebih tinggi.

Tabel 2. Jumlah Download dan Tingkat Kepuasan Berdasarkan Penilaian Download Dari Google Play Store (2014-2025).

Platform	Jumlah download	Rata rata bintang
Grab	14 juta	4,8
Gojek	6 juta	4,6
Maxim	6 juta	4,9

Sumber: Playstore

Sistem pembagian hasil antara driver dan perusahaan seperti Grab dapat berubah seiring waktu dan berbeda antar negara atau wilayah operasional. Secara umum, pendapatan yang diperoleh dari tarif pelanggan terlebih dahulu digunakan untuk menutup biaya dasar, seperti biaya operasional platform, pemeliharaan sistem, serta sebagian biaya kendaraan dan bahan bakar yang umumnya ditanggung oleh driver. Setelah biaya dasar teralokasikan, barulah pendapatan tersebut dibagi antara driver dan Grab.

Pada tahap pembagian pendapatan, driver biasanya menerima persentase tertentu dari tarif yang dibayarkan pelanggan, yang umumnya berkisar antara 70–80% dari pendapatan kotor. Besaran ini dapat meningkat melalui insentif dan bonus yang ditawarkan perusahaan, seperti bonus zona tertentu, bonus perjalanan pada jam sibuk, atau pencapaian target harian dan mingguan. Insentif tersebut menjadi komponen penting dalam meningkatkan pendapatan bersih driver, terutama di wilayah dengan tingkat persaingan pengemudi yang tinggi.

Selain itu, pendapatan driver dapat dipengaruhi oleh fluktuasi tarif yang disesuaikan dengan kondisi permintaan dan penawaran, seperti pada jam sibuk, cuaca buruk, atau momen tertentu ketika permintaan meningkat. Grab juga terkadang menyediakan program-program khusus, seperti program loyalitas atau penghargaan untuk driver berkinerja baik, yang dapat memberikan tambahan keuntungan. Secara keseluruhan, sistem pembagian hasil ini mencerminkan model pendapatan yang fleksibel dan bergantung pada dinamika pasar serta kebijakan internal perusahaan.

Tabel 3. Komisi yang Dikenakan kepada Mitra.

Platform	Komisi (%)
Grab	20
Gojek	20
Maxim	5–15

Sumber: KataData.co.id (2023)

Berdasarkan latar belakang yang telah dijabarkan, maka dapat ditarik permasalahan terkait beberapa faktor yang dapat mempengaruhi pendapatan driver roda dua Grab dengan judul “Analisis Faktor Determinan Pendapatan Driver Grab di Kota Denpasar”. Persaingan layanan transportasi daring di Indonesia didominasi oleh tiga pemain utama: Grab, Gojek, dan Maxim. Masing-masing memiliki strategi dan keunggulan tersendiri, namun Grab menonjol dengan ekosistem layanan yang lebih luas dan standar pelayanan yang tinggi. Komisi mitra pengemudi juga menjadi salah satu pertimbangan penting, di mana Grab memotong 20% dari pendapatan, lebih rendah dibandingkan Gojek yang dilaporkan lebih dari 20%, meskipun masih di atas Maxim yang menawarkan komisi hanya 5–15% (Katadata, 2023), sebagaimana dapat dilihat pada Tabel 3.

Di era digital saat ini, perusahaan transportasi berbasis online semakin menjamur, sehingga memicu tingkat persaingan yang tinggi baik antar perusahaan maupun antar pengemudi (Putra & Rachmawati, 2022). Dalam kondisi tersebut, pengemudi dituntut untuk memiliki strategi yang efektif guna meningkatkan pendapatan dari layanan transportasi yang mereka jalankan. Salah satu strategi yang umum dilakukan adalah dengan mencari lokasi yang memiliki permintaan tinggi terhadap jasa transportasi (Siregar, 2021). Semakin tinggi permintaan di suatu wilayah, maka semakin besar pula peluang pengemudi untuk mendapatkan order, yang berdampak langsung pada meningkatnya penghasilan.

Strategi ini dapat dilakukan dengan memanfaatkan informasi mengenai pola permintaan berdasarkan waktu dan lokasi. Misalnya, pengemudi bisa menargetkan daerah yang ramai pada malam hari untuk mencari penumpang di waktu tersebut (Nurhadi & Fadillah, 2023). Informasi seperti ini bisa diperoleh dari aplikasi, berita lokal, atau media sosial. Selain itu, pengalaman kerja juga menjadi modal penting. Melalui observasi langsung, pengemudi dapat mengenali pola keramaian di wilayah tertentu pada hari dan jam tertentu, dan kemudian menjadikannya sebagai acuan untuk beroperasi secara lebih optimal (Hidayat, 2020). Dengan menerapkan strategi berbasis data dan pengalaman ini, pengemudi ojek online dapat meningkatkan efektivitas kerja sekaligus memaksimalkan pendapatan harian mereka.

Ada beberapa peraturan yang relevan terkait dengan operasional layanan transportasi online di Indonesia, yang dapat memengaruhi kebijakan seperti Grab Hemat: 1) Peraturan Menteri Perhubungan No. 12 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum yang Dipesan melalui Aplikasi. Peraturan ini mengatur tarif batas bawah dan atas, serta kewajiban perusahaan untuk mematuhi tarif yang berlaku di pasar. Namun, peraturan ini tidak secara spesifik mengatur program Grab Hemat, melainkan lebih pada regulasi tarif secara umum, termasuk pembagian pendapatan antara pengemudi dan platform. (Kemenhub.co.id) 2) Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 1001 Tahun 2022 tentang Pedoman Penetapan Tarif Angkutan Online. Mengatur pembagian tarif antara pengemudi dan platform, yang seharusnya tidak lebih dari 20%. Hal ini dapat terkait dengan program Grab Hemat yang mungkin tidak mematuhi pembagian yang ditetapkan, karena beberapa pengemudi melaporkan potongan lebih dari 20%. (JDIH Kementerian Perhubungan) 3) Peraturan Pemerintah (PP) No. 8 Tahun 2021 tentang Penataan dan Pengendalian Lalu Lintas Angkutan Barang dan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum. Peraturan ini juga mencakup tentang kewajiban bagi perusahaan transportasi online untuk mengatur tarif secara transparan dan tidak merugikan pengemudi.

Masalah yang muncul pada Program Grab Hemat mendapat kritik karena tarif yang lebih murah bagi penumpang berimbas pada potongan yang lebih besar bagi pengemudi. Pengemudi merasa ada ketidakadilan karena pendapatan mereka menurun secara signifikan, sementara regulasi tarif yang ada seharusnya membatasi potongan untuk pengemudi. Kendala Kepatuhan terhadap Regulasi adalah Beberapa pengemudi melaporkan bahwa potongan tarif yang diterapkan oleh Grab dalam program ini mencapai lebih dari batas 20% yang diatur oleh Kementerian Perhubungan, yang menciptakan ketegangan antara pengemudi dan perusahaan. Secara keseluruhan, meskipun ada regulasi yang mengatur tarif dan pembagian pendapatan antara pengemudi dan platform, belum ada peraturan yang mengatur secara khusus mengenai Grab Hemat. Oleh karena itu, implementasi program ini perlu dievaluasi untuk memastikan kesesuaiannya dengan peraturan yang ada, agar tidak merugikan pengemudi.

Fenomena penurunan pendapatan pengemudi Grab di Indonesia menjadi masalah serius yang mencuat sepanjang tahun 2025. Salah satu penyebab utama adalah peluncuran program Grab Hemat, yang meski diklaim bersifat opsional, secara tidak langsung memaksa pengemudi untuk ikut serta demi menjaga aliran order. Program ini memberlakukan potongan ganda, yaitu potongan tetap sebesar Rp2.000 per perjalanan ditambah potongan 20% dari tarif yang diterima pengemudi. Akibatnya, pendapatan bersih per perjalanan yang sebelumnya bisa mencapai Rp10.400 kini turun menjadi sekitar Rp8.500. Penurunan ini diperparah dengan praktik pemotongan komisi oleh platform yang diduga melebihi batas maksimal 20% yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan, dengan laporan dari pengemudi bahwa mereka terkena potongan hingga 30%.

Meningkatnya jumlah pengemudi dan persaingan antar platform seperti Gojek, membuat pendapatan semakin terbagi dan tarif menjadi semakin kompetitif, bahkan cenderung menurun. Pengemudi juga harus menanggung seluruh beban operasional seperti bahan bakar, perawatan kendaraan, serta kuota internet, yang menggerus pendapatan bersih harian mereka. Tidak mengherankan jika para pengemudi mulai mengorganisir aksi protes di berbagai kota besar seperti Jakarta, Surabaya, dan Yogyakarta, menuntut bagian tarif yang lebih adil—yakni minimal 90% dari total biaya perjalanan—serta mendesak pemerintah untuk menindak tegas pelanggaran regulasi oleh perusahaan aplikasi.

Fenomena ini diperparah oleh kekhawatiran akan merger antara Grab dan GoTo, yang dikhawatirkan akan menciptakan monopoli, mengurangi kompetisi, serta memperbesar potensi pemutusan hubungan kemitraan secara sepihak dan penurunan tarif secara sepihak. Dalam menghadapi kondisi ini, banyak pengemudi mencoba bertahan dengan memilih jam operasional dan lokasi strategis yang ramai orderan, bergabung di lebih dari satu platform

untuk memperluas peluang, serta mengurangi biaya operasional dengan perawatan kendaraan sendiri dan memilih kendaraan yang hemat bahan bakar. Fenomena ini menggambarkan kondisi yang kompleks dan mendesak untuk diteliti lebih lanjut, termasuk evaluasi efektivitas regulasi pemerintah, analisis dampak kebijakan internal perusahaan seperti Grab Hemat, serta studi perbandingan antar platform (JDIH Kementerian Perhubungan, 2018).

2. METODE

Penelitian ini menggunakan desain kuantitatif asosiatif untuk menguji pengaruh on bid, pengalaman kerja, modal, dan aktivasi fitur terhadap pendapatan driver Grab roda dua di Kota Denpasar. Data diperoleh melalui penyebaran kuesioner kepada driver aktif dengan teknik *accidental sampling*, sedangkan ukuran sampel ditetapkan menggunakan rumus Lemeshow dan menghasilkan 96 responden. Variabel penelitian didefinisikan secara operasional, di mana pendapatan diukur sebagai total penerimaan harian sebelum potongan, sedangkan on bid, pengalaman kerja, modal operasional, dan aktivasi fitur diukur sesuai karakteristik masing-masing variabel. (Sugiyono, 2017; Sugiyono, 2019; Sujarweni, 2015)

Pengumpulan data dilakukan melalui observasi, kuesioner, serta wawancara terstruktur dan mendalam untuk memperoleh data primer, sementara data sekunder diperoleh dari literatur, publikasi resmi, dan sumber daring yang relevan. Jenis data yang digunakan mencakup data kuantitatif berupa nilai variabel penelitian serta data kualitatif berupa tanggapan responden. Instrumen utama penelitian adalah kuesioner yang disusun sebagai alat ukur fenomena sosial sesuai pedoman metodologi penelitian kuantitatif. (Paramita dkk., 2021; Sugiyono, 2017)

Analisis data dilakukan menggunakan regresi linear berganda melalui SPSS, meliputi uji statistik deskriptif, uji asumsi klasik (normalitas, multikolinearitas, heteroskedastisitas), serta pengujian simultan (uji F) dan parsial (uji t) untuk menentukan pengaruh setiap variabel bebas terhadap pendapatan. Model regresi digunakan untuk mengetahui arah dan besarnya pengaruh variabel independen, dengan penilaian kelayakan model melalui koefisien determinasi. Uji hipotesis dilakukan menggunakan taraf signifikansi 5% sesuai kaidah analisis regresi modern. (Ghozali, 2013; Ghozali, 2018; Wooldridge, 2016)

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Kota Denpasar merupakan ibu kota sekaligus pusat pemerintahan dan perekonomian Provinsi Bali, serta menjadi kota terbesar di Kepulauan Nusa Tenggara dan terbesar kedua di Indonesia Timur setelah Makassar. Pertumbuhan pesat sektor pariwisata menjadikan Denpasar sebagai pusat bisnis dengan pendapatan per kapita serta laju pertumbuhan ekonomi tertinggi di Bali, didukung jumlah penduduk yang mencapai 673.270 jiwa pada akhir 2024. Denpasar juga ditetapkan pemerintah pusat sebagai calon kota metropolitan baru bersama Medan dan Makassar dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional. Secara historis, Denpasar bermula dari taman kesayangan Raja Badung, Kyai Jambe Ksatrya, sebelum ditetapkan sebagai ibu kota Kabupaten Badung dan kemudian ibu kota Provinsi Bali berdasarkan regulasi pasca-kemerdekaan.



Gambar 1. Peta Kota Denpasar.

Sumber: <https://www.denpasarkota.go.id/>, 2025

Secara astronomis, Kota Denpasar berada pada $08^{\circ}35'31''$ – $08^{\circ}44'49''$ LS dan $115^{\circ}00'23''$ – $115^{\circ}16'27''$ BT dengan ketinggian 0–75 meter di atas permukaan laut, mencakup wilayah seluas 127,78 km². Wilayah ini terdiri atas 2.768 hektare sawah, 10.001 hektare tanah kering, dan 9 hektare lahan lainnya, dengan iklim tropis yang ditandai curah hujan rata-rata 244 mm per bulan dan suhu udara sekitar 24,3–29,8 °C. Sungai Badung menjadi salah satu sungai utama yang melintasi kota dan bermuara di Teluk Benoa. Secara administratif, Denpasar terbagi dalam 4 kecamatan, 16 kelurahan, dan 27 desa, dengan batas wilayah yang menghubungkannya dengan Kabupaten Badung, Gianyar, serta kawasan Selat Badung dan Teluk Benoa.

Karakteristik Responden

Karakteristik Responden Menurut Umur

Tabel 4. Distribusi Responden Menurut Umur.

No	Umur (Tahun)	Jumlah	Presentase (%)
1	20 - 24	47	49
2	25 - 29	19	20
3	30 - 34	15	16
4	35 - 39	4	4
5	40 - 45	11	11
Total		96	100

Sumber : Data Primer, 2025 (data diolah)

Umur responden diperoleh dengan cara melakukan penyebaran kuesioner kepada 96 *driver* Grab di Kota Denpasar yang diukur dalam satuan tahun. Umur *driver* Grab dikategorikan dalam rentang 5 tahun dari 20 tahun hingga 45 tahun. Berdasarkan Tabel 4 menunjukkan bahwa usia *driver* roda dua Grab di Kota Denpasar didominasi di usia 20 – 24 tahun sebanyak 47 orang dengan tingkat persentase sebesar 49 persen. Usia 25 – 30 tahun sebanyak 19 orang dengan persentase 20 persen. Paling rendah pada rentang usia 35-39 tahun sebanyak 4 orang atau 4 persen. Hasil kuesioner menunjukan mayoritas *driver* roda dua Grab di Kota Denpasar berasal dari kalangan usia muda, khususnya usia produktif awal. Hal ini dapat diartikan bahwa pekerjaan sebagai *driver* Grab cukup diminati oleh generasi muda yang berada pada tahap awal memasuki dunia kerja, karena pada usia tersebut individu cenderung memiliki fisik yang lebih prima, fleksibel, serta semangat kerja yang tinggi.

Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan

Tabel 5. Distribusi Responden *driver* roda dua Grab di Kota Denpasar Berdasarkan Pendidikan.

No.	Pendidikan	Jumlah Responden	
		Orang	Persentase
1	SMP	10	10
2	SMA	65	68
3	D1/D2/D3	10	10
4	D4/S1	11	12
Total		96	100%

Sumber : Data Primer, 2025 (data diolah)

Berdasarkan Tabel 5 menunjukkan bahwa pendidikan yang dimiliki oleh *driver* roda dua Grab di Kota Denpasar diantaranya adalah pendidikan setingkat SMP sebanyak 10 orang dengan persentase 10 persen. Pendidikan setingkat SMA sebanyak 65 orang dengan persentase 68 persen. Pendidikan setingkat DI/D2/D3 sebanyak 10 orang dengan persentase 10 persen dan pendidikan setingkat D4/S1 sebanyak 11 orang dengan persentase 12 persen.. Mayoritas *driver* roda dua Grab di Kota Denpasar memiliki latar belakang pendidikan menengah atas (SMA). Kondisi ini menunjukkan bahwa lulusan SMA mendominasi dalam memilih pekerjaan sebagai

driver Grab, kemungkinan karena keterbatasan peluang kerja di sektor formal yang sesuai dengan kualifikasi mereka.

Deskripsi Responden

Berdasarkan hasil penelitian terhadap 96 *driver* Grab roda dua di Kota Denpasar, diperoleh gambaran bahwa pendapatan harian responden didominasi oleh kisaran Rp200.001–Rp450.000 dengan persentase 50 persen, disusul kisaran Rp600.001–Rp750.000 sebesar 24 persen, sedangkan kategori tertinggi Rp750.001–Rp900.000 hanya mencapai 4 persen. Aktivitas on-bid menunjukkan bahwa sebagian besar *driver* melakukan 4–5 transaksi per hari (50%), diikuti 9–12 transaksi (28%) dan 6–8 transaksi (22%), yang mengindikasikan variasi intensitas kerja dalam memenuhi permintaan layanan. Pengalaman kerja para *driver* juga relatif beragam, namun mayoritas telah bekerja selama 25–48 bulan (50%), sementara 31,3 persen memiliki pengalaman 1–24 bulan, dan hanya sebagian kecil yang telah bekerja lebih dari 63 bulan. Dari sisi modal operasional harian, pengeluaran terbesar berada pada kisaran Rp150.001–Rp250.000 (37%), diikuti kisaran Rp350.001–Rp450.000 (34%), yang terutama mencakup biaya bensin, uang tunai untuk transaksi langsung, serta saldo uang elektronik. Selain itu, pola aktivasi layanan menunjukkan bahwa sebagian besar *driver* mengaktifkan lima jenis layanan Grab (29,2%), sementara lainnya mengaktifkan antara dua hingga tujuh layanan, yang mencerminkan strategi masing-masing *driver* dalam memaksimalkan peluang order dan meningkatkan pendapatan.

Analisis Deskriptif

Tabel 6. Hasil Analisis Deskriptif.

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
<i>On Bid</i>	96	4.00	12.00	6.8646	2.69744
Pengalaman Kerja	96	2.00	89.00	36.7500	17.63728
Modal	96	125.00	480.00	303.8646	109.59385
Aktivasi Fitur	96	2.00	7.00	5.0521	1.54491
Pendapatan <i>Driver</i>	96	240.00	890.00	503.9583	171.38740
Valid N (<i>listwise</i>)	96				

Sumber : Data Primer, 2025 (data diolah)

Variabel on-bid memiliki nilai minimum 4 jam dan maksimum 12 jam, dengan rata-rata 6,86 jam dan standar deviasi 2,69, yang menunjukkan adanya variasi frekuensi kerja sekitar $\pm 2,69$ jam dari rata-ratanya. Variabel pengalaman kerja menunjukkan rentang 2–89 bulan dengan rata-rata 36,75 bulan dan standar deviasi 17,63, sehingga pengalaman responden dapat menyimpang sekitar $\pm 17,63$ bulan dari nilai tengahnya. Variabel modal mencatat nilai minimum Rp125 ribu dan maksimum Rp480 ribu, dengan rata-rata Rp303,86 ribu serta standar deviasi Rp109,59 ribu, yang mengindikasikan variasi pengeluaran harian yang cukup besar.

Variabel aktivasi fitur memiliki rentang 2–7 fitur dengan rata-rata 5,05 fitur dan standar deviasi 1,54, sehingga jumlah layanan yang diaktifkan umumnya berada dalam kisaran $\pm 1,54$ fitur dari rata-ratanya. Variabel pendapatan driver menunjukkan nilai minimum Rp240 ribu dan maksimum Rp890 ribu, dengan rata-rata Rp503,95 ribu dan standar deviasi Rp171,387 ribu, yang berarti pendapatan harian dapat berfluktuasi sekitar \pm Rp171,387 ribu dari nilai rata-rata tersebut.

Hasil Statistik

Analisis Regresi Linier Berganda

Tabel 7. Hasil Analisis Regresi Linear Berganda.

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	-109.823	31.025		-3.540	.001
On Bid (X1)	20.616	3.280	.324	6.285	.000
Pengalaman Kerja (X2)	2.861	.375	.294	7.623	.000
Modal (X3)	.922	.080	.590	11.564	.000
Aktivasi Fitur (X4)	17.208	4.416	.155	3.897	.000

a. Dependent Variable: Pendapatan (Y)

Sumber : Data Primer, 2025 (data diolah)

Berdasarkan hasil analisis regresi linier berganda pada tabel 7 maka dapat dibuat persamaan sebagai berikut :

$$Y = a + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4 + e$$

$$= -109,823 + 20,616 X_1 + 2,861 X_2 + 0,922 X_3 + 17,208 X_4 + e$$

Dari persamaan tersebut dapat diketahui besarnya pengaruh masing – masing variabel bebas yang berpengaruh signifikan terhadap pendapatan driver roda dua Grab di Kota Denpasar. (a) Nilai konstanta (a) diperoleh sebesar -109,823 dengan tanda negatif yang menyatakan bahwa variabel *On bid*, pengalaman kerja, dan modal dan aktivasi fitur dianggap konstan maka nilai Y atau pendapatan *driver* roda dua Grab di Kota Denpasar akan bernilai sebesar -109,823. (b) Nilai koefisien regresi variabel *On bid* (X_1) adalah sebesar 20,616 dengan tanda positif menyatakan bahwa apabila *On bid* mengalami peningkatan 1 jam per hari, namun variabel pengalaman kerja, dan modal dan aktivasi fitur bernilai konstan (0), maka pendapatan *driver* roda dua Grab di Kota Denpasar mengalami peningkatan sebesar Rp 20.616 dan sebaliknya. (c) Nilai koefisien regresi variabel pengalaman kerja (X_2) adalah sebesar 2,861 dengan tanda positif menyatakan bahwa apabila pengalaman kerja mengalami peningkatan 1 bulan, namun variabel *On bid*, modal dan aktivasi fitur bernilai konstan (0), maka pendapatan *driver* roda dua Grab di Kota Denpasar mengalami peningkatan sebesar Rp2.861 dan

sebaliknya. (d) Nilai koefisien regresi variabel modal (X_3) adalah sebesar 0,922 dengan tanda positif menyatakan bahwa apabila modal mengalami peningkatan 1 satuan, namun variabel *On bid*, pengalaman kerja, dan aktivasi fitur bernilai konstan (0), maka pendapatan *driver* roda dua Grab di Kota Denpasar mengalami peningkatan sebesar Rp 922 dan sebaliknya. (e) Nilai koefisien regresi variabel aktivasi fitur (X_4) adalah sebesar 17,208 dengan tanda positif menyatakan bahwa apabila aktivasi fitur mengalami peningkatan 1 poin, namun variabel *On bid*, pengalaman kerja, dan modal bernilai konstan (0), maka pendapatan *driver* roda dua Grab di Kota Denpasar mengalami peningkatan sebesar Rp 17,208 dan sebaliknya.

Koefisien Determinasi (R^2)

Tabel 8. Hasil Koefisien Determinasi (R^2).

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	0,930 ^a	0,865	0,860	64.23375

a. Predictors: (Constant), Aktivasi Fitur, Pengalaman Kerja, Modal, *On Bid*

b. Dependent Variable: Pendapatan *Driver*

Sumber : Data Primer, 2025 (data diolah)

Koefisien determinasi merupakan ukuran kesesuaian (*goodness of fit*) dari persamaan regresi, yaitu variasi dari variabel terikat yang mampu dijelaskan oleh variabel bebas. Koefisien Determinasi (R^2) berfungsi untuk mengetahui dan mengukur proporsi total variasi variabel terikat yang dijelaskan oleh variabel bebasnya secara serempak dalam model regresi. Nilai R -kuadrat sebesar 0,865 memiliki arti bahwa sebesar 86,5 persen variasi pendapatan *driver* roda dua Grab di Kota Denpasar mampu dijelaskan oleh variabel *On bid*, pengalaman kerja, modal dan aktivasi fitur sisanya sebesar 13,5 persen dijelaskan oleh variabel lain di luar model.

Hasil Uji Asumsi Klasik

Hasil Uji Normalitas

Uji normalitas merupakan suatu pengujian yang berfungsi untuk menguji apakah data pada variabel bebas dan variabel terikat pada persamaan regresi, menghasilkan data yang berdistribusi normal atau berdistribusi tidak normal (Ghozali, 2018:161). Nilai residual dikatakan berdistribusi normal jika nilai residual terstandarisasi tersebut sebagian besar mendekati rata – ratanya. Dalam uji normalitas data penelitian ini menggunakan uji Kolmogorov-Smirnov Test untuk masing – masing variabel dan juga menggunakan analisis grafik normal P-Plot. Hasil uji normalitas dalam penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 9:

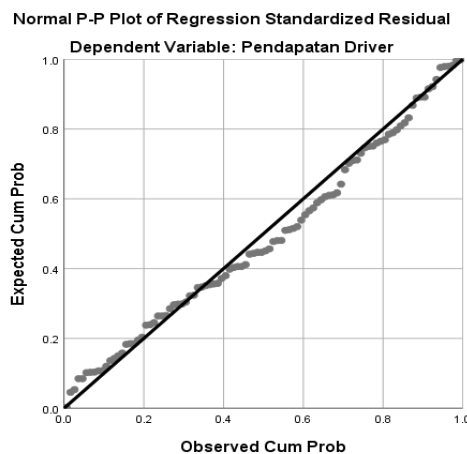
Tabel 9. Hasil Uji Normalitas.

Keterangan	Nilai
N	96
Test Statistic	0,087
Asymp. Sig. (2-tailed)	0,072

Sumber : Data Primer, 2025 (data diolah)

Berdasarkan hasil uji normalitas pada Tabel 9 menunjukkan bahwa data pada penelitian ini berdistribusi secara normal. Hal ini ditunjukkan dengan nilai dari uji Kolmogorov-Smirnov Test sebesar 0,072 yang dimana nilai tersebut lebih besar dari 0,05. Oleh karena itu, residual model berdistribusi secara normal, maka model layak digunakan untuk analisis lebih lanjut.

Selain itu, hasil P-P Plot pada Gambar 4.2 juga mendukung kesimpulan tersebut, di mana titik-titik residual tersebar mengikuti garis diagonal. Hal ini mengindikasikan bahwa distribusi residual tidak menyimpang secara signifikan dari distribusi normal. Dengan demikian, asumsi normalitas dalam regresi linier berganda telah terpenuhi, sehingga model regresi yang digunakan dapat dianggap valid dan dapat digunakan untuk analisis lebih lanjut.

**Gambar 2.** Hasil P Plot.

Sumber : Data Primer, 2025 (data diolah)

Hasil Uji Multikolinearitas

Uji Multikolinieritas dilakukan untuk memastikan apakah di dalam sebuah model regresi ada kolerasi antar variabel independen (bebas) (Ghozali, 2018:107). Jika ada korelasi yang tinggi diantara variabel-variabel independennya, maka hubungan antara variabel independen terhadap variabel dependennya menjadi terganggu. Pengujian dilakukan dengan memperhatikan nilai VIF (*Variance Inflation Factor*). Berikut adalah hasil dari uji multikolonieritas pada Tabel 10.

Tabel 10. Hasil Uji Multikolinearitas.

No	Variabel	Tolerance	VIF	Keterangan
1.	On Bid (X_1)	0,555	1,803	Tidak terjadi multikolonieritas
2.	Pengalaman Kerja (X_2)	0,991	1,009	Tidak terjadi multikolonieritas
3.	Modal (X_3)	0,569	1,758	Tidak terjadi multikolonieritas
4.	Aktivasi Fitur (X_4)	0,933	1,072	Tidak terjadi multikolonieritas

Sumber: Hasil olah data SPSS, 2025

Berdasarkan Tabel 10 menunjukkan bahwa nilai *tolerance* untuk masing-masing variabel bebas yaitu on bid dengan nilai *tolerance* sebesar 0,555, Pengalaman kerja nilai *tolerance* sebesar 0,991, modal nilai *tolerance* sebesar 0,569 dan Aktivasi Fitur nilai *tolerance* sebesar 0,933. Seluruh variabel bebas dalam penelitian ini memiliki nilai *tolerance* $> 0,10$. Nilai VIF untuk masing-masing variabel bebas yaitu on bid dengan nilai VIF sebesar 1,803, Pengalaman kerja nilai VIF sebesar 1,009, modal nilai VIF sebesar 1,758 dan Aktivasi Fitur nilai VIF sebesar 1,072. Seluruh variabel bebas dalam penelitian ini memiliki nilai VIF < 10 . Berdasarkan hal tersebut, dapat ditarik kesimpulan bahwa dalam model regresi penelitian ini tidak terjadi masalah kolerasi antar variabelnya

Uji Heteroskedastisitas

Tabel 11. Hasil Uji Heteroskedastisitas.

No	Variabel	Sig	Keterangan
1.	On Bid (X_1)	0,895	Tidak terjadi heteroskedastisitas
2.	Pengalaman Kerja (X_2)	0,056	Tidak terjadi heteroskedastisitas
3.	Modal (X_3)	0,129	Tidak terjadi heteroskedastisitas
4.	Aktivasi Fitur (X_4)	0,491	Tidak terjadi heteroskedastisitas

Sumber: Hasil olah data SPSS, 2025

Uji Heteroskedastisitas digunakan untuk menguji apakah dalam model regresi terdapat ketidaksamaan variansi residual satu pengamatan ke pengamatan lain (Ghozali, 2018:137). Model regresi yang baik adalah yang tidak mengandung gejala heteroskedastisitas atau mempunyai varians yang homogen.

Berdasarkan hasil uji heteroskedastisitas pada Tabel 16 menunjukkan bahwa nilai signifikansi setiap variabel bebas yaitu on bid sebesar 0,895, Pengalaman kerja sebesar 0,056, modal sebesar 0,129 dan Aktivasi Fitur 0,491. Dari hasil tersebut setiap variabel memiliki nilai signifikansi lebih besar daripada 0,05, maka model persamaan regresi yang digunakan dalam penelitian ini tidak terjadi masalah heteroskedastisitas.

Hasil Uji Signifikansi Koefisien Regresi Secara Simultan (Uji F)

Uji F digunakan untuk menilai pengaruh variabel independen secara simultan terhadap variabel dependen dalam model regresi. Pengujian dilakukan dengan membandingkan nilai signifikansi hasil perhitungan dengan tingkat signifikansi 0,05 untuk menentukan apakah seluruh variabel independen berpengaruh secara bersama-sama. Jika nilai signifikansi $< 0,05$

maka model dianggap layak dan signifikan, sedangkan nilai signifikansi $> 0,05$ menunjukkan bahwa variabel independen tidak memiliki pengaruh simultan terhadap variabel dependen.

Tabel 12. Hasil Kelayakan Uji F.

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	2415032.108	4	603758.027	146.331	.000 ^b
	Residual	375463.726	91	4125.975		
	Total	2790495.833	95			

a. Dependent Variable: Pendapatan (Y)

b. Predictors: (Constant), Aktivasi Fitur (X4), Pengalaman Kerja (X2), Modal (X3), On Bid (X1)

Sumber: Hasil olah data SPSS, 2025

Berdasarkan hasil uji yang telah dilakukan pada Tabel 12. menunjukkan bahwa nilai signifikan variabel $0,000 < 0,05$ dan $F_{hitung} 146,331 > F_{tabel} 2,47$ maka dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak dan H_1 diterima. Hal ini menunjukkan bahwa *On bid*, pengalaman kerja, dan modal dan aktivasi fitur secara simultan berpengaruh signifikan terhadap pendapatan *driver* roda dua Grab di Kota Denpasar .

Uji Signifikan Koefisien Secara Parsial (Uji T)

Pengaruh On Bid (X₁) terhadap Pendapatan (Y) driver roda dua Grab di Kota Denpasar.

Berdasarkan hasil dari pengujian menunjukkan bahwa nilai $t_{hitung} (6,285) > t_{tabel} (1,661)$ dan nilai signifikansi $0,000 < 0,05$ maka H_0 ditolak dan H_1 diterima. Ini berarti bahwa variabel on bid berpengaruh secara parsial dan signifikan terhadap pendapatan *driver* roda dua Grab di Kota Denpasar.

Pengaruh Pengalaman Kerja (X₂) terhadap Pendapatan (Y) driver roda dua Grab di Kota Denpasar.

Berdasarkan hasil dari pengujian tersebut menunjukkan bahwa nilai $t_{hitung} (7,623) > t_{tabel} (1,661)$ dan nilai signifikansi $0,000 < 0,05$ maka H_0 ditolak dan H_1 diterima. Ini berarti bahwa variabel pengalaman kerja berpengaruh secara parsial dan signifikan terhadap pendapatan *driver* roda dua Grab di Kota Denpasar.

Pengaruh Modal (X₃) terhadap Pendapatan (Y) driver roda dua Grab di Kota Denpasar.

Berdasarkan hasil dari pengujian tersebut menunjukkan bahwa nilai $t_{hitung} (11,564) > t_{tabel} (1,661)$ dan nilai signifikansi $0,000 < 0,05$ maka H_0 ditolak dan H_1 diterima. Ini berarti bahwa variabel modal berpengaruh secara parsial dan signifikan terhadap pendapatan *driver* roda dua Grab di Kota Denpasar.

Pengaruh Aktivasi Fitur (X₄) terhadap Pendapatan (Y) driver roda dua Grab di Kota Denpasar.

Berdasarkan dari pengujian tersebut menunjukkan bahwa nilai $t_{hitung} (3,897) > t_{tabel} (1,661)$ dan nilai signifikansi $0,002 < 0,05$ maka H_0 ditolak dan H_1 diterima. Ini berarti bahwa

variabel aktivasi fitur berpengaruh secara parsial dan signifikan terhadap pendapatan *driver* roda dua Grab di Kota Denpasar.

Pembahasan

Pengaruh Simultan On bid, aktivasi fitur, pengalaman kerja, dan modal terhadap pendapatan driver roda dua Grab di Kota Denpasar

Hasil uji simultan (uji F) menunjukkan bahwa variabel on-bid, aktivasi fitur, pengalaman kerja, dan modal secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap pendapatan driver Grab roda dua di Kota Denpasar, ditunjukkan oleh nilai F sebesar 146,331 dengan signifikansi $0,000 < 0,05$. Temuan ini mengindikasikan bahwa kinerja dan pendapatan driver tidak ditentukan oleh satu faktor tunggal, melainkan kombinasi aspek teknis, pengalaman, dan modal yang dimiliki. Oleh karena itu, upaya peningkatan pendapatan harus dilakukan secara komprehensif melalui optimalisasi jam kerja, pemanfaatan fitur aplikasi, peningkatan keterampilan, dan dukungan modal operasional. Secara teoritis, hasil ini konsisten dengan teori Human Capital Becker (1993) yang menegaskan bahwa pendapatan dipengaruhi oleh investasi pada keterampilan, pengalaman, dan teknologi. Temuan ini juga sejalan dengan fungsi produksi Cobb-Douglas yang menyatakan bahwa output merupakan hasil kombinasi berbagai input seperti tenaga kerja, modal, dan teknologi. Dukungan empiris datang dari penelitian Putra dan Yasa (2021) yang membuktikan bahwa jam kerja, modal, dan pemanfaatan teknologi digital berpengaruh signifikan terhadap pendapatan pengemudi ojek online di Denpasar.

Pengaruh On Bid Terhadap Pendapatan Driver Roda Dua Grab di Kota Denpasar

Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel on-bid memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan driver Grab roda dua di Kota Denpasar, ditunjukkan oleh nilai t-hitung 6,285 dengan signifikansi 0,000 yang mengindikasikan bahwa peningkatan waktu aktif secara langsung meningkatkan peluang memperoleh pendapatan lebih tinggi. Temuan ini sejalan dengan teori alokasi waktu dan konsep pasar dua sisi, di mana semakin lama driver berada dalam kondisi siap menerima order, semakin besar intensitas pencarian dan proses pencocokan permintaan–penawaran yang terjadi. Berbagai penelitian sebelumnya juga mendukung hasil ini, termasuk studi Giri & Dewi (2017) serta penelitian Arlista dan Utama (2022), yang menegaskan bahwa jam kerja dan pemanfaatan teknologi aplikasi berperan penting dalam meningkatkan produktivitas dan pendapatan pelaku transportasi daring. Dalam konteks Kota Denpasar yang merupakan pusat aktivitas ekonomi dan pariwisata, driver dengan durasi on-bid lebih panjang cenderung mampu merespons lonjakan permintaan pada lokasi-lokasi strategis sehingga jumlah order yang diselesaikan meningkat. Secara praktis, temuan ini

menegaskan pentingnya manajemen waktu on-bid bagi driver, dukungan fitur analitik berbasis lokasi dari pihak platform, serta perlunya kebijakan pemerintah yang tetap memperhatikan kesejahteraan driver mengingat potensi kelelahan akibat jam kerja yang panjang.

Pengaruh pengalaman kerja terhadap pendapatan driver roda dua Grab di Kota Denpasar

Hasil analisis menunjukkan bahwa pengalaman kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan driver Grab roda dua di Kota Denpasar, dibuktikan dengan nilai t-hitung 7,623 dan signifikansi 0,000 yang menegaskan bahwa semakin lama seseorang bekerja, semakin tinggi pendapatan yang dapat dicapai. Temuan ini selaras dengan teori modal manusia Becker (1993), yang menyatakan bahwa pengalaman kerja merupakan akumulasi keterampilan dan pengetahuan yang meningkatkan produktivitas seseorang. Dalam konteks ojek online, pengalaman yang lebih panjang memungkinkan driver memahami pola permintaan, menguasai aplikasi, memilih rute efisien, serta menyesuaikan diri dengan dinamika pasar sehingga berdampak positif pada pendapatan. Sejumlah penelitian terdahulu, termasuk studi Giri & Dewi (2017) dan Situmorang et al. (2023), turut menguatkan bahwa pengalaman kerja merupakan faktor strategis dalam meningkatkan pendapatan dan kesejahteraan driver transportasi berbasis aplikasi.

Pengaruh modal terhadap pendapatan driver roda dua Grab di Kota Denpasar

Hasil uji t menunjukkan bahwa modal memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan driver Grab roda dua di Kota Denpasar, ditunjukkan oleh nilai t-hitung 11,564 dengan signifikansi 0,000, yang berarti semakin besar modal operasional yang dimiliki, semakin tinggi pendapatan yang dapat dicapai. Modal yang dimaksud meliputi biaya operasional harian seperti bahan bakar, pulsa internet, perawatan kendaraan, serta kualitas kendaraan yang digunakan, yang semuanya berperan dalam meningkatkan kelancaran dan produktivitas kerja. Temuan ini konsisten dengan teori modal yang menekankan bahwa ketersediaan modal yang memadai mampu meningkatkan kapasitas produksi dan output, serta didukung oleh penelitian sebelumnya yang menunjukkan bahwa modal yang cukup berdampak pada peningkatan produktivitas dan pendapatan dalam berbagai sektor, termasuk transportasi daring. Secara praktis, hasil ini menegaskan perlunya pengelolaan modal yang baik oleh driver, dukungan pembiayaan dari perusahaan, serta akses permodalan yang lebih luas dari pemerintah daerah untuk menjaga keberlanjutan pendapatan para pengemudi ojek online.

Pengaruh aktivasi fitur terhadap pendapatan driver roda dua Grab di Kota Denpasar

Hasil uji statistik menunjukkan bahwa aktivasi fitur berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan driver Grab roda dua di Kota Denpasar, yang ditunjukkan oleh nilai t-hitung 3,897 dengan signifikansi 0,000, sehingga semakin banyak fitur yang diaktifkan,

semakin besar peluang driver memperoleh pendapatan lebih tinggi. Temuan ini konsisten dengan Technology Acceptance Model (TAM) yang menegaskan bahwa teknologi yang dianggap bermanfaat dan mudah digunakan akan meningkatkan intensitas pemanfaatannya, yang pada akhirnya berdampak pada produktivitas dan hasil kerja. Secara ekonomi, aktivasi fitur merepresentasikan strategi diversifikasi pendapatan karena memungkinkan driver mengakses berbagai sumber order, sehingga mengurangi ketidakpastian penghasilan harian dalam pasar yang fluktuatif. Berbagai penelitian sebelumnya juga menegaskan bahwa pemanfaatan teknologi aplikasi dan sistem insentif dalam layanan transportasi daring meningkatkan jam kerja, produktivitas, serta kesejahteraan driver, sehingga memperkuat bahwa fitur aplikasi merupakan faktor penting dalam mendorong peningkatan pendapatan di sektor ojek online.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan kesimpulan atas hasil penelitian yang telah dijabarkan sebelumnya, maka dapat disimpulkan sebagai berikut: (a) Secara simultan variabel *on bid*, pengalaman kerja, modal, dan aktivasi fitur secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap pendapatan driver Grab roda dua di Kota Denpasar. (b) Secara parsial variabel *on bid*, pengalaman kerja, modal, dan aktivasi fitur berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver*.

DAFTAR PUSTAKA

- Al Ghozali. (2023). Analisis minat dan dampak driver Grab dalam peminjaman modal di aplikasi Grab Driver kerjasama aplikasi kredit Julo. *GEMILANG*, 45.
- Anggreni, N. P. N., Purwanti, P. A. P., & Wenagama, I. W. (2022). Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi curahan jam kerja perempuan di Kota Denpasar. *E-Jurnal EP Unud*, 11(1), 45–58. <https://doi.org/10.24843/EEB.2022.v11.i01.p05>
- Arista, N. K. D., & Utama, M. S. (2022). Pengaruh modal, jam kerja, dan penggunaan ojek online terhadap pendapatan usaha bidang kuliner di Kota Denpasar. *E-Jurnal Ekonomi dan Bisnis Universitas Udayana*, 11(4), 405–418.
- Asmara, A. A., Darmawan, J. P., Putri, T. E., et al. (2021). *Fairwork Indonesia Ratings 2021: Labour Standards in the Gig Economy*. Fairwork.
- Badan Pusat Statistik. (2020). *Survei Angkatan Kerja Nasional*. Badan Pusat Statistik.
- Becker, G. S. (1964). *Human Capital: A Theoretical and Empirical Analysis with Special Reference to Education*. University of Chicago Press.
- Brigham, E. F., & Houston, J. F. (2019). *Dasar-dasar Manajemen Keuangan* (16th ed.). Salemba Empat.

- Crawford, V. P., & Meng, J. (2011). New York City cab drivers' labor supply revisited: Reference-dependent preferences with rational expectations targets. *American Economic Review*, 101(5), 1912–1932. <https://doi.org/10.1257/aer.101.5.1912>
- DataIndonesia.id. (2022). *Preferensi masyarakat terhadap layanan transportasi online di Indonesia*.
- Departemen Pendidikan dan Kebudayaan. (1998). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Balai Pustaka.
- Dwijayanti, M., & Jember, M. (2021). Dampak ojek online terhadap jam kerja dan pendapatan ojek di Kota Denpasar. *E-Jurnal EP Unud*, 10(8), 3247–3278.
- Giri, P. C., & Dewi, M. H. U. (2017). Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan driver Go-Jek di Kota Denpasar. *E-Jurnal Ekonomi Pembangunan*, 6(6).
- Hall, J. V., & Krueger, A. B. (2018). An analysis of the labor market for Uber's driver-partners in the United States. *ILR Review*, 71(3), 705–732. <https://doi.org/10.1177/0019793917717222>
- Haryanto, D. (2018). *Statistik Medis*. Penerbit Andi.
- Hidayat, T. (2010). *Buku Pintar Investasi*. Media Kita.
- JDIH Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2018). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus*.
- Kementerian Kesehatan Republik Indonesia. (2019). *Profil Kesehatan Indonesia 2018*. Kemenkes RI.
- Kurniawan, A. (2020). Analisis pengaruh jam kerja dan jarak tempuh terhadap pendapatan driver ojek online di Surabaya. *Jurnal Ekonomi dan Bisnis*, 8(2), 134–145.
- Mankiw, N. G. (2011). *Principles of Economics: Pengantar Ekonomi Mikro*. Salemba Empat.
- Mankiw, N. G. (2021). *Principles of Economics* (9th ed.). Cengage Learning.
- Mantra, I. B. (2003). *Demografi Umum* (Edisi Kedua). Pustaka Pelajar.
- Manuel, A. R., & Wirawan, N. D. (2020). Faktor risiko kelelahan pada pengendara ojek daring di Jabodetabek dan Denpasar. *Media Kesehatan Masyarakat Indonesia*, 16(3), 307–317. <https://doi.org/10.30597/mkmi.v16i2.9078>
- Paramita, S. L., Yuliarmi, N. N., & Yasa, I. N. M. (2021). *Metodologi Penelitian Ekonomi dan Bisnis*. Udayana University Press.
- Pemerintah Republik Indonesia. (2023). *Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Cipta Kerja*.
- Rachmawati, D. (2018). Pengaruh modal dan waktu kerja terhadap pendapatan pengemudi ojek online di Kota Bandung. *Jurnal Ilmu Ekonomi*, 5(1), 45–53.

- Rutemu, M. (2022). Perbandingan kualitas layanan ojek online di Indonesia. *Jurnal Transportasi dan Layanan Publik*, 5(1), 12–25.
- Sadono, S. (2006). *Teori Pengantar Mikroekonomi*. Rajagrafindo Persada.
- Sedarmayanti. (2009). *Sumber Daya Manusia dan Produktivitas Kerja*. Mandar Maju.
- Setiawan, B. (2021). Pengaruh aktivasi fitur aplikasi terhadap kinerja dan pendapatan mitra Grab. *Jurnal Sistem Informasi & Bisnis*, 9(1), 29–38.
- Siregar, S. (2015). *Statistik Parametrik untuk Penelitian Kuantitatif*. Bumi Aksara.
- Sita, N. R. (2018). Bonus demografi dan tantangan pembangunan ekonomi Indonesia. *Jurnal Kependudukan Indonesia*, 13(2), 85–98.
- Situmorang, C. A., Sunaryo, D. S., & Asmiriati, I. (2023). Pengaruh Gojek terhadap pengemudinya di Kota Denpasar tahun 2015–2020. *E-Jurnal Pustaka Universitas Udayana*, 13(1), 15–27. <https://doi.org/10.24843/PJIIB.2023.v23.i01.p11>
- Sochib. (2018). Pendapatan dan analisis laporan keuangan UMKM di Indonesia. *Jurnal Akuntansi dan Bisnis*, 10(2), 45–57.
- Soediyono. (1998). *Ekonomi Makro: Pengantar Analisa Pendapatan Nasional*. Liberty.
- Sucipto, I. K. A., & Dewi, N. P. M. (2021). Pengaruh curahan jam kerja, pengalaman kerja, dan umur terhadap tingkat pendapatan rumah tangga miskin. *E-Jurnal EP Unud*, 10(3), 1071–1097.
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Suparmoko. (2000). *Pengantar Ekonomi Mikro*. BPFE.
- Todaro, M. P., & Smith, S. C. (2011). *Pembangunan Ekonomi* (Edisi ke-11). Erlangga.
- Utari, S. F., Tara, M. D., & Amdanir, R. (2025). Konsep laba dan pengakuan pendapatan. *Jurnal Akuntansi, Keuangan, Perpajakan & Tata Kelola Perusahaan*, 2(3), 856–872.
- Zhang, X., & Guo, Y. (2020). The impact of ride-hailing app features on driver earnings: A case study of Didi Chuxing in China. *Journal of Transportation and Technology*, 7(3), 112–125.